

BENCHMARKING DE LA SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA

Prof Fred Wegman

Joint ITF/FIA/OISEVI Project on Road Safety Benchmarking in Latin America

IRTAD Chairman

Professor Emeritus Delft University of Technology, the Netherlands



BENCHMARKING DE LA SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA

International
Transport Forum



Benchmarking de la seguridad vial en América Latina



Análisis de Políticas de Casos Específicos

OECD ROAD SAFETY GRANT PROGRAMME OISEVI www.oisevi.org

Reconocimiento

- Co-autores: Sandra Vieira y Véronique Feypell
 - Expertos nacionales
 - Secretaría de OISEVI
 - Revisores
 - Consultores
-
- En total, más de 35 personas contribuyeron a este proyecto

Países participantes

Argentina
Brasil
Chile
Colombia
Costa Rica
Cuba
Ecuador
México
Paraguay
Uruguay



International Traffic Safety
Data and Analysis Group



Fédération Internationale de l'Automobile

In co-operation with :



THE WORLD BANK

Tabla de contenido

- Descripción de la metodología de "benchmarking"
- Conclusiones generales para los diez países latinoamericanos
- Conclusiones y recomendaciones para Argentina
- Próximos pasos

Objetivos del estudio

- Realizar “benchmarking” de las intervenciones y las tendencias de seguridad vial de diez países latinoamericanos.
- Evaluar las fortalezas y debilidades de cada país.
- Identificar áreas que requieren de atención particular de políticas públicas y para las cuales las experiencias de otros países puedan ser útiles



Proyecto de dos años (2015-2017). Workshops en Costa Rica, Brasil y Perú. Seis tareas principales:

- 1 Definir la **metodología**
- 2 Definir **indicadores** relevantes y **recopilar datos** (disponibles)
- 3 Identificar **fortalezas** y **debilidades** de cada país a través de benchmarking
- 4 Comprender e interpretar las **diferencias entre países**
- 5 Sacar **conclusiones** sobre las **mejores prácticas** y casos exitosos y proponer **recomendaciones para cada país**
- 6 **Presentar los resultados** del estudio a los diez países

¿Qué es el benchmarking?

- Investigación sistémica de mejores prácticas, ideas innovadoras y procedimientos operativos altamente efectivos que conducen a un rendimiento superior (Hammer y Stranton, 1995).
- El benchmarking es el primer paso para aprender de los resultados obtenidos por otros "en la misma clase".
- El benchmarking de la seguridad vial permite identificar las similitudes y diferencias entre países, no sólo en el número de accidentes y víctimas, sino también en los factores, circunstancias y eventos que influyen en el riesgo de accidentes y su gravedad.

Informe sobre metodología publicado en 2016



<https://www.itf-oecd.org/benchmarking-sobre-seguridad-vial-enfoque-metodol%C3%B3gico>

La metodología se basa en el proyecto europeo SUNflower



<https://www.swov.nl/rapport/sunflower/sunflower.pdf>

http://www.20splentyforus.org.uk/UsefulReports/SUNflower+6_Final_Report.pdf

<http://www.swov.eu/rapport/sunflower/sunflowernext.pdf>



Explicación de la metodología

- Analiza la información de todas las capas de la pirámide y explica los indicadores de rendimiento por país
- Compara los desempeños de los *diez* países
- La idea inicial fue agrupar países y comparar países 'comparables'
- Sin embargo, *debido a la falta de datos* y muy poca *homogeneidad* en los resultados, este enfoque tuvo que ser abandonado
- Se ha decidido comparar el rendimiento entre diez países de América Latina, y también con actuaciones en Europa, América del Norte, Australia



Los **datos** y la **información** se han recopilado y analizado en las siguientes áreas :

Política y organización de la seguridad vial

Sistema de transporte por carretera

Datos sobre accidentes de tráfico y víctimas, tendencias en seguridad vial

Estudios de caso sobre áreas clave de seguridad vial:

Peatones

Motociclistas

Conducción bajo los efectos del alcohol

Velocidad

Uso de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil

Respuesta post colisión

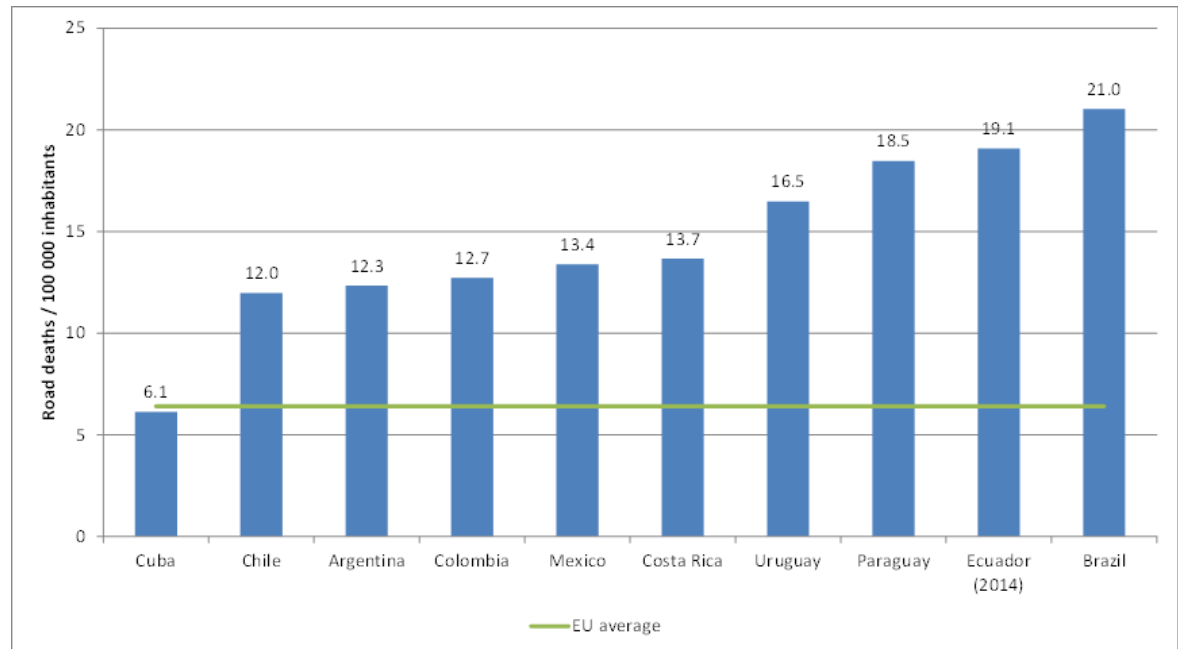
Estructura del Informe

- Resumen
- Capítulo 1. Objetivos y metodologías de trabajo del estudio comparativo
- Capítulo 2. Gestión de la Seguridad Vial
- Capítulo 3. Antecedentes del transporte terrestre
- Capítulo 4. Informe de datos sobre seguridad vial
- Capítulo 5. Tendencias en Seguridad Vial
- Capítulo 6. Seguridad de los peatones
- Capítulo 7. Seguridad de los motociclistas
- Capítulo 8. Conducción bajo los efectos del alcohol
- Capítulo 9. Cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil
- Capítulo 10. Control de la velocidad
- Capítulo 11. Respuesta post colisión
- Capítulo 12. Conclusiones y recomendaciones



Observaciones principales(I)

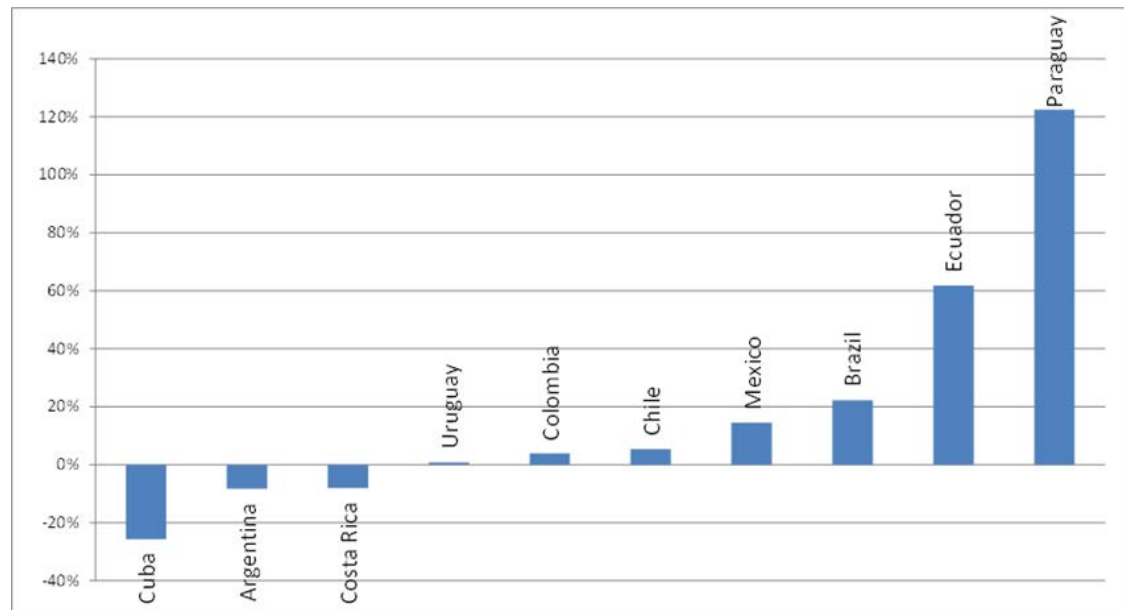
- La seguridad vial es una carga importante para las personas y la economía
- Las tasas de mortalidad (muertes por 100.000 habitantes) son relativamente altas, y sustancialmente más altas que el promedio de la UE (con excepción de Cuba); es incluso más alto cuando se toma en cuenta el subregistro (excepción Uruguay)



Observaciones principales (II)

- Se han logrado pocos avances en los últimos 15 años
- El objetivo ODS-ONU ('↓50% en 2010-2020') no se logrará
- Durante el mismo período, el número de muertes se redujo en un 54% en los países de la UE

Cambio en el número de muertes 2001-15




Observaciones principales (III)

- Una población relativamente joven (con excepción de Cuba)
- Una población urbanizada (50%); en Argentina 90%
- Una población motorizada (aumento anual entre 4 - 7%)
- En la mayoría de los países, gran aumento en el número de motocicletas

Observaciones principales (IV)

- **Gestión** de la seguridad vial **débil**
- **Marco legal razonable** con respecto al comportamiento del conductor, **pero bajo nivel** de fiscalización por fuerzas policiales
- Seguridad vial es una **prioridad** crítica en lo que respecta a **asuntos legales** y de **políticas públicas**
- La reforma de otorgamiento de **licencias de conducir** puede dar resultados
- Es necesario concentrarse en los **Grandes Cinco**: peatones, motociclistas, conducción bajo los efectos del alcohol, velocidad, cinturón de seguridad y sistema de retención de niños
- Mayores valoraciones de vías y de la **gestión del trauma** son necesarias.

Para Argentina

- Fortalecer la **cooperación** entre los gobiernos **nacionales, provinciales y locales**
 - **Mejorar los sistemas de datos** de seguridad vial
 - Mantener e incrementar la **capacidad de seguridad vial**
- 

Principales recomendaciones para Argentina

- Gestión de la seguridad vial
- Datos de seguridad vial
- Control por la policía
- Peatones
- Motociclistas
- Conducción bajos los efectos del alcohol
- Control de la velocidad
- Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil
- Carreteras, vehículos y respuesta post colisión
- Rol para OISEVI



Gestión de seguridad vial para Argentina

- Hacer de la seguridad vial una verdadera prioridad política
 - Evaluar al principal organismo coordinador (ANSV) en relación al alcance de su mandato, su función de coordinación a nivel nacional, provincial y local
 - Fortalecer la cooperación entre todas las partes clave interesadas a nivel nacional, regional y local
 - Aprender de otros estados federales en América Latina (Brasil y México) y también de otras naciones federales (como, por ejemplo, Estados Unidos, Alemania, Australia)
 - Finalizar la nueva estrategia de seguridad vial incluyendo planes de acción (objetivos ambiciosos y alcanzables)
 - Incentivar a todas las provincias a desarrollar planes paralelos alineados con el plan nacional
 - Organizar la creación de capacidades y desarrollar carreras profesionales en seguridad vial
-

Invertir en sistemas de datos de seguridad vial

- Armonizar definiciones y metodologías de recolección de datos
- Perseguir los esfuerzos para armonizar formularios policiales y procedimientos de recopilación de datos (aceptar definición de 30 días)
- Incluir información sobre personas gravemente heridas mediante la vinculación sistemática de datos policiales y de Salud / hospitales
- Especial esfuerzo para mejorar la información sobre la ubicación del accidente
- Recolectar datos para evaluar la exposición al riesgo (tráfico y datos de viaje)
- Recopilar datos sobre indicadores de rendimiento de seguridad vial (SPI)
- Recopilar "datos de antecedentes" en carreteras, vehículos y gestión de traumas

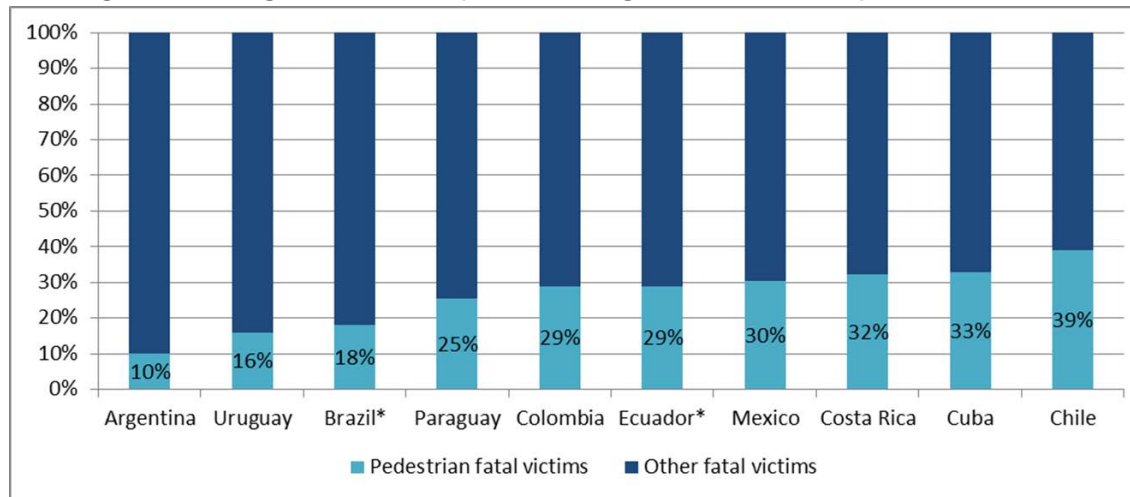


Fortalecer el control de la policía

- Intensificar el nivel de aplicación para disuadir el incumplimiento de las leyes y regulaciones (no necesariamente vinculado a un nivel más alto de sanciones)
- Coordinar mejor los esfuerzos de las diferentes fuerzas policiales en el país
- Desarrollar e implementar proyectos en materia de control y fiscalización con las fuerzas policiales a los efectos de aprender su aplicación efectiva en la reducción de las violaciones y evaluar sus resultados.

Priorizar las necesidades de seguridad de peatones

- Los peatones representan un problema sustancial de seguridad vial
- Tenemos algunas dudas sobre las cifras de Argentina
- Principalmente un problema urbano, típicamente
 - atropellados por vehículos motorizados
 - usuarios de transporte
 - las personas mayores son particularmente vulnerables como peatones
 - exceso de velocidad en las ciudades: un factor de riesgo importante para los peatones
 - accidentes en la noche
 - el acceso seguro al transporte público es importante
- Desarrollar estrategias de seguridad vial para la seguridad de los peatones



Priorizar acciones tendientes a incrementar la seguridad de los motociclistas

- Evaluar los resultados del plan estratégico de motocicletas actual (2012-2017)
- Establecimiento de una estrategia para lograr una tasa de uso de casco del 100% por parte de conductores y acompañantes en los próximos cinco años (el nivel actual es de 68% y 46%, respectivamente)
- Trabajar hacia la adopción de la norma UNECE sobre cascos (No. 22)
- Exigencia del registro de todos los vehículos motorizados de dos ruedas, incluidos los ciclomotores
- Exigencia de uso de luces delanteras obligatorias en motocicletas en todo tipo de camino
- Legislación sobre la inclusión del sistema antibloqueo de frenos (ABS) en las motocicletas nuevas que se vendan
- Estudiar si el transporte público más seguro y asequible evitaría un cambio modal hacia un modo de transporte de mayor riesgo

Enfrentar seriamente el problema de conducir bajo los efectos del alcohol

- No hay dudas sobre el aumento del riesgo después de beber alcohol (¿drogas !?)
- No hay buena información sobre la prevalencia de conducir bajo los efectos del alcohol y las muertes y lesiones relacionadas con el alcohol
- Límite máximo de BAC a 0.2 o 0 g / l para conductores principiantes/jóvenes
- Intensificación masiva de los controles de alcoholemia, a través de pruebas en aliento aleatorias, para conductores en todo tipo de vehículos (inclusive motocicletas) combinado con campañas en medios masivos
- Un mayor conocimiento sobre el problema de la conducción bajo los efectos del alcohol, realizando pruebas de alcoholemia a todos quienes participaron en una colisión con lesionados

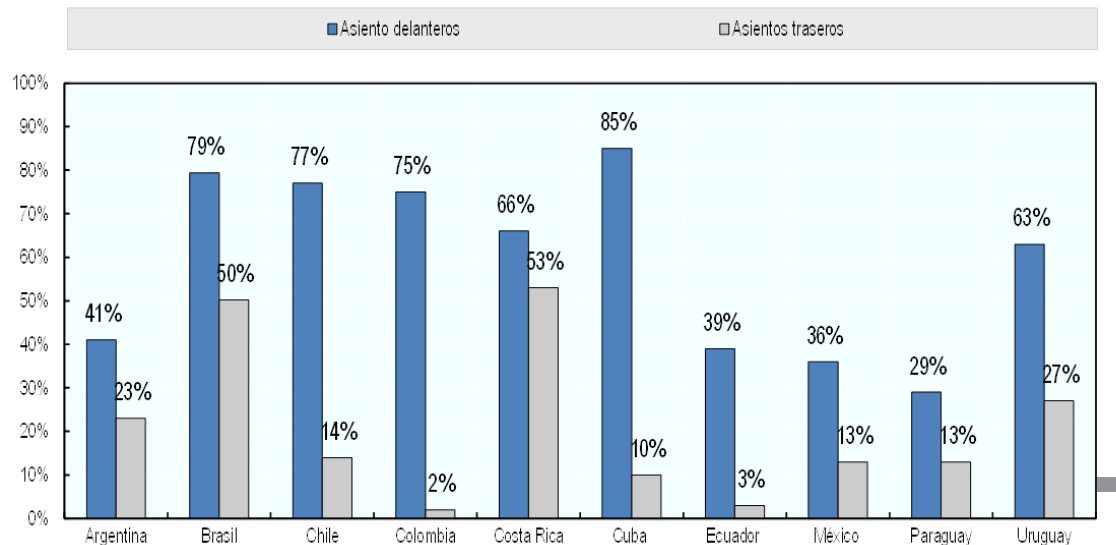
Implementar una fuerte política de gestión de velocidad

- Hay muchos estudios sobre la relación entre velocidad y riesgo
- Evidencia de un problema de velocidad masivo en América Latina, particularmente en áreas urbanas
- Aplicar un límite de velocidad urbano por defecto de 50 km/h y promover 30 km/h en áreas residenciales, zonas escolares y comerciales, etc.
- Permitir mayores límites de velocidad urbana solamente donde usuarios motorizados y no motorizados dispongan de equipamientos separados
- Estimación: Límite de velocidad de 60km/h a 50km/h: 20% menos muertes
- Velocidad rural necesita mayor investigación
- Intensificar controles (+ campañas), introducir control de velocidad automático y control de tramos apoyado por sistemas penales (administrativamente) efectivos



Sea ambicioso en salvar vidas aumentando el uso de cinturón de seguridad y sillitas para niños

- Implementar legislación relativa a vehículos y comportamiento de los usuarios, control y campañas de promoción para llevar las tasas de uso al 95% dentro de cinco años (tasas de uso estimadas en alrededor del 37% en asientos delanteros, 26% en asientos traseros y 34% para CRS)
- Si las tasas de uso en Argentina fuesen de 95%: estimativamente se obtendrían 761 muertes menos por año



Evaluar y mejorar la gestión del trauma

- Realizar estudios con el fin de identificar las principales debilidades en la gestión posterior al accidente, y desarrollar planes de intervención
- Se conocen los componentes clave de los sistemas adecuados de gestión post-accidente (velocidad de intervención, calidad del diagnóstico / tratamiento)
- Es una cuestión de establecimiento de prioridades políticas, organización, creación de capacidades y financiación (¡una contribución importante del sector de la salud!)
- Es un verdadero desafío para las áreas rurales, y no tanto para las áreas urbanas.

Seguridad de vehículos y carreteras

- Lamentablemente, debido a la falta de datos sobre la seguridad de las carreteras y los vehículos, no se incluyeron en el análisis comparativo
- Sin embargo, ambos son de importancia clave para mejorar la seguridad vial

Número estimado de muertes salvadas en 1980-2000 por tipo de medidas

	Suecia	Gran Bretaña	Países Bajos
Número estimado de muertes salvadas	426	3 164	1 455
Seguridad del vehículo, cinturones de seguridad, conducción bajo los efectos del alcohol	48%	54%	46%
Mejora de la infraestructura vial local	4%	10%	5%
Otras medidas para usuarios vulnerables	38%	29%	31%
Otras medidas para ocupantes de automóviles	10%	7%	18%

Seguridad del vehículo: necesidad de estándares

- Adoptar las regulaciones de la ONU sobre vehículos de carretera (Foro Mundial para la Armonización de Reglamentos de Vehículos WP29)
- Continuar y acelerar el proceso de homologación (transparente, responsable, rastreable) en protección contra accidentes (n. 94 y 95), cinturones de seguridad (n. 14 y 16), protección de peatones (n. 127).
- Control electrónico de estabilidad (n. 140), cascos protectores para motociclistas (n. 78) y frenos antibloqueo de motocicletas (n. 78).
- Prestar atención al diseñar una estrategia de seguridad del vehículo para vehículos nuevos y vehículos importados (de segunda mano)



Seguridad de las carreteras: invertir en calidad

- Estamos muy agradecidos por el apoyo de IRAP, pero sus datos no pudieron satisfacer nuestra necesidad de 'evaluación comparativa' significativa.
- Las características de diseño de una red de carreteras y carreteras y calles están indudablemente relacionadas con su rendimiento de seguridad.
- Una infraestructura vial más segura es un componente clave del enfoque de Sistema Seguro; la visión líder en seguridad vial en el mundo.
- Se necesita desarrollo de capacidades e investigación para facilitar la llegada a un diseño seguro de redes y caminos / calles que cumplan con las condiciones de América Latina. Los manuales de diseño son elementos clave de este proceso.



Rol clave para OISEVI en la región

- OISEVI hizo posible tener (algunos) datos comparables sobre seguridad vial e información en la región
- Probablemente sin OISEVI, un estudio basado en datos como éste no habría sido posible
- OISEVI es un modelo para otras regiones (ej: África, Asia)
- Recomendamos continuar el buen trabajo logrado hasta ahora
- Es importante para la continuidad y la calidad de datos de sistemas de seguridad vial en la región el poder reforzar el OISEVI y su gobernanza
- Identificamos algunas tareas para OISEVI utilizando los resultados de este estudio



PRÓXIMOS PASOS

- Por favor, estudiar nuestros análisis y recomendaciones
- Iniciar un proceso de fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial, basado en una firme prioridad política (para todos los niveles de gobierno, sector privado, ONG, cooperación internacional) a fin de crear las condiciones para la implementación efectiva de las intervenciones
- Al redactar una nueva estrategia de seguridad vial para Argentina, consideren nuestras recomendaciones

Muchas gracias

www.internationaltransportforum.org

f.c.m.wegman@tudelft.nl